



ISSN: 1696-8352 - MÉXICO – MARZO 2017

ESPACIO ECONÓMICO Y SUS DETERMINANTES EN LOS IMPACTOS DE LA RUTA DEL TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA

Ing. Rubén Hurtado Gómez

rubenhg11@hotmail.es

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Rubén Hurtado Gómez (2017): “Espacio económico y sus determinantes en los impactos de la ruta del tren interurbano México-Toluca”, (marzo 2017). En línea:

<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2017/tren.html>

Resumen

El presente artículo pretende generar la idea de lo que realmente es el territorio comparado con el espacio económico; ya que en la mayoría de las ocasiones se consideran como un solo concepto y eso es completamente erróneo.

Así mismo, el proyecto de investigación en el que se está trabajando debe considerar cada uno de los determinantes económicos que se tienen para poder llevar a cabo un mejor análisis del proyecto en las zonas que son afectadas por la construcción del tren interurbano, y sobre todo para comprender y minimizar los impactos (en caso de ser negativos) en las poblaciones por las que se traza la ruta de la infraestructura del proyecto.

Por último, debemos entender los diferentes conceptos con base a un análisis de las diferentes zonas en el espectro económico que se ha formado conforme se ha dado la historia. De esta manera podemos darnos cuenta en qué parte de dicho espectro se encuentra el proyecto de investigación y así comprenderemos las acciones e iniciativas tomadas por el Estado o la propiedad privada para ejecutar el proyecto de estudio.

Abstract

The present article aims to generate the idea of what the territory really is compared to the economic space; Since on most occasions they are considered as a single concept and that is completely wrong.

Also, the research project in which it is working must consider each of the economic determinants that have to be able to carry out a better analysis of the project in the areas that are affected by the construction of the intercity train, and above all To understand and minimize the impacts (if negative) on the populations by which the route of the project infrastructure is drawn.

Finally, we must understand the different concepts based on an analysis of the different zones in the economic spectrum that has formed as the story has been given. In this way we can realize in which part of this spectrum the research project is located and thus we will understand the actions and initiatives taken by the State or the private property to execute the study project.

Palabras clave: Tren-impacto-economía-sustentabilidad-espacio-ruta

Key words: Train-impact-economy-sustainability-space-route

En el concepto que conocemos de economía como la ciencia que estudia la producción, la distribución y el consumo de los bienes escasos en la sociedad, podemos determinar el territorio en el cual se tiene mayor actividad en cualquiera de los rubros mencionados; pero antes de definir el por qué se hace o cómo se hace esto, debemos definir la parte del territorio.

Tenemos primeramente el concepto de espacio, ya que el concepto de espacio es completamente distinto al de territorio aun cuando muchas personas toman estos conceptos como iguales o hasta como sinónimos, no siendo así en lo que nos concierne; pues en las distintas tradiciones de pensamiento se consideran las relaciones mercantiles, el intercambio, el crecimiento y la acumulación de capital de forma muy diferente.

Así, los primeros factores considerados en la explicación en el proceso de generación de costes y precios son el capital y el trabajo, siendo éste el razonamiento económico imperante que parte de ignorar cualquier cosa que guarde relación con el lugar donde se producen las actividades económicas.

Pero debemos considerar al espacio como una variable adicional al trabajo y al capital, agregando ahora un nuevo tipo de coste, el transporte, que dificulta o imposibilita la obtención de un equilibrio estable (Weber, 1929). Pues ahora ya debemos admitir que el trabajo se ve afectado por relaciones sociales, culturales e institucionales específicas. Convirtiéndose así en el espacio económico que influye en la actividad económica.

Desde este punto de vista podemos hacer la distinción entre espacio y territorio, puesto que el territorio ya se establece como (económicamente hablando) el elemento principal de la actividad productiva que aunque no se reconoce completamente por el mercado, hace una diferenciación entre el capital y el trabajo, siendo esta diferencia lo que se relaciona con la cultura, costumbres y relaciones sociales, ese tercer factor llamado espacio, que afecta directamente al trabajo o mano de obra.

Anteriormente se consideraba la actividad económica como el resultado de un individualismo metodológico, la cual se lograba con las actividades que cada individuo realizaba de acuerdo a sus necesidades o labores de satisfacción de éstas.

Pero como en todos los tiempos y lugares, siempre hay algo que se contrapone, esta es la idea que nos dice que las partes individuales no tenían importancia de manera particular, sino que cada uno tenía que hacer algo para llegar a un fin común, ya que la actividad económica es un mecanismo total. A esta idea se le llamó holismo.

Ambas teorías son buenas pero desde un punto de vista diferente, pero a las dos se les tuvo que introducir el concepto de espacio y de territorio para que estuvieran más completas; ya que no consideraban las relaciones sociales entre los individuos como un factor para lograr dicha actividad económica. Pero con este nuevo concepto (territorio) podemos entender más claramente el porqué de las decisiones que nos llevan a sucesos a veces inentendibles en los sistemas económicos que se tiene en cada sociedad y nos llevan a las actividades económicas que hasta el momento han evolucionado para bien y para mal con las nuevas tecnologías.

Desde los tiempos pasados, hablese de la prehistoria, el ser humano ha tenido la necesidad de seleccionar la parte geográfica en la que quiere desarrollarse como individuo o como grupo. Esto significa que territorializa su espacio casi por instinto. Esto lo hacemos todos en cualquier aspecto de la vida, se nos da como algo que ya traemos “en la sangre”. Lo hacemos por principio como parte de nuestro acomodo en la zona que elegimos satisfacer alguna necesidad, debido a esto, ocasionamos en nuestra manera de actuar un sentido de proteccionismo, al estar al pendiente de las cosas que hemos hecho nuestras y las hemos establecido y esparcido en “nuestro territorio”;

¹ Ingeniería Industrial, maestrante de Estudios Sustentables Regionales y Metropolitanos

como consecuencia tenemos una actitud agresiva frente a otros individuos que pretenden también satisfacer sus necesidades en el territorio que hemos establecido como nuestro.

Todo esto se manifiesta de acuerdo a la relación que exista entre los individuos, los cuales dependiendo las necesidades o la cultura se identifican entre sí, puesto que los determinantes para el territorio son meramente con base en la identidad de los individuos junto con la relación que existe entre los mismos.

Con el paso del tiempo la proximidad entre el hombre y el territorio se hace menos, esto debido a que nuevas tecnologías dejan de lado las extensiones geográficas. Esto debe entenderse como el acercamiento virtual, pero muy conveniente entre los individuos. En ocasiones es necesario por la cuestión del tiempo, pero jamás se reemplazará el acercamiento físico territorial con el acercamiento virtual, así que la proximidad depende de lo que necesitemos para satisfacer la necesidad misma de nuestras actividades.

Dentro de la territorialización nos encontramos con una idea que depende tanto del territorio como del individuo, de las personas. Primeramente podemos defender la teoría que nos dice que de acuerdo a como el individuo vaya creciendo en los diferentes aspectos propios, el territorio tendrá el crecimiento acorde a lo anterior mencionado. Pero por otro lado tenemos que con base a las características tanto geográficas y ambientales, principalmente, del territorio; las actividades del individuo se desarrollarán y el crecimiento quedará reflejado por las cuestiones mencionadas del territorio. Esto es, tanto el territorio y el individuo tienen características que logran afectar de acuerdo a lo que cada uno representa para el otro, y el crecimiento de ambos se da en la relación y en el mayor control de dichos aspectos.

Conforme nos damos cuenta del control y la dominación que tenemos en la extensión geográfica podemos llegar a denominar esto como nuestro territorio, pero no podemos ejecutar completamente los pasos de las actividades comerciales que nos permiten satisfacer las necesidades a las que somos sujetos o las que nosotros mismos nos hemos impuesto sin sufrir en algún punto la consecuencia del retraso del tiempo, y mucho menos cuando se pretende tener lo más pronto posible los bienes y/o servicios con los que pretendemos negociar ante los demás.

Así que lo más conveniente es segmentar las labores de cada una de las actividades de producción (sistema productivo) y denominar al personal adecuado que cumpla con los requerimientos para ejecutar cierta actividad en particular. De esta manera se segmentaron los procesos de fabricación y con esto comenzaron a descubrirse y sistematizarse nuevas formas de realizar esta actividad, siendo en ocasiones algunas máquinas las mejor capacitadas para llevar a cabo estas tareas.

Con esto nos encontramos con una manera de producción en masa, la industrialización. Concebida por la sustitución de mano de obra por maquinaria, dejando solamente especialistas en los procesos centrales de supervisión y de calidad o hasta empaque de los productos tan variados que a esas alturas ya eran parte de cierta necesidad instituida por los mismos individuos.

Todo esto se ha logrado debido a que con el paso del tiempo los individuos se han percatado de las diferentes y muy diversas características tanto ambientales como físicas de los territorios en los que se llevan a cabo las actividades productivas que cumplan su cometido en la realización de algún bien en específico. Ya que no en todos los segmentos del territorio se tienen las mismas características, y así mismo, las necesidades de cada producto tienen características singulares con las que se deben cumplir, y no en "todos los territorios" se pueden conseguir dichas características.

De esta idea derivamos que el territorio en cada región geográfica específica tiene características diferentes para poder llevar a cabo alguna actividad productiva. Y es muy complicado encontrar una sola región que cumpla con todos los requisitos que determinado producto necesite de la región. Por eso, la mejor parte de la especialización fue la separación de los diferentes pasos en la

¹ Ingeniería Industrial, maestrante de Estudios Sustentables Regionales y Metropolitanos

elaboración de cierto producto; de esta manera se buscaría de una mejor manera el territorio que cumpliera con las necesidades en la elaboración de esta cierta parte del producto.

Contando con todo esto en los territorios, ahora los mercados crecen, se diversifican y se internacionalizan. No olvidemos que todo esto lo fue ocasionando el mismo individuo de acuerdo a las necesidades que él mismo se fue imponiendo, puesto que para cumplir con las necesidades fisiológicas y biológicas no hace falta tanta industrialización; pero cuando surgieron las necesidades sociales todo cambió.

Dichas necesidades sociales han convertido toda actividad productiva en una competencia, principalmente por satisfacer más allá de mis necesidades, la necesidad de tener más que los demás, ya que el tener más bienes se puede entender como tener más poder; y el pensamiento que tiene el individuo es de tener más control con lo que a su alrededor acontece. Y esta es la manera en la que se ha avanzado en las tecnologías que han ayudado a la mejora en la producción masiva de los bienes y servicios. Aunque en ocasiones dichos avances solo han dañado a las sociedades, puesto que merman las mejores relaciones sociales posibles por la competencia que se tiene.

Dicha competitividad tiene sus actores principales, tanto directos como indirectos; pero ambos son el producto, como lo mencioné antes, de los cambios en las relaciones que hay entre los individuos, debido a las maneras de pensar, a los diferentes objetivos y a las diferentes necesidades que cada uno quisiera cumplir en cierta parte geográfica llamada territorio.

Primeramente tenemos la cercanía existente entre las áreas geográficas que nos ayudan a configurar un bien o servicio, ayudados de las tecnologías y los estudios sinérgicos que cumplen con las expectativas del individuo, hablese de hacer más con menos en el menor tiempo posible; estos son ejemplos de actores indirectos en la competitividad.

Por otro lado tenemos los actores directos, que como ya hemos venido mencionado lo importante que son en la explicación de la manera de pensar y de actuar de los individuos para poder emprender o ejecutar cierta actividad productiva con el fin de satisfacer cualquier tipo de necesidad que ellos decidan. Hablamos de la cultura, que debemos entender como identidad de las sociedades, la cultura junto con las tradiciones que albergan cierta cantidad de individuos territorializados en sectores; ya que debido a que cada individuo es diferente entonces las relaciones entre ellos también lo es, pero ya en conjunto hay tradiciones que ningún individuo que se considere de la sociedad puede dejar de hacerse partícipe, esto es lo que identificamos como nichos culturales, y sirven para tener una idea de las necesidades generales y cuál sería el bien o servicio que satisface a dicho grupo y así emprender la actividad productiva necesaria para competir en el mercado.

En dicha competitividad nos encontramos con líneas de trabajo en el sentido económico, que relacionan ideas clásicas como la de invertir parte de la ganancia en materia prima para la elaboración de productos (Paul Krugman, Economía Neoclásica Tradicional); teniendo también a Michel Porter que nos menciona la Importancia de la proximidad en procesos que posibilitan las ventajas competitivas, siendo este el pensamiento que nos relaciona a la Economía con la Gestión de Empresas. Así mismo, la Economía Política Regional nos da un panorama general de la interacción que existe entre las diferentes regiones como un nexo de interdependencias no transables (Pyke, Becatini, Markusen). Por último tenemos una línea de trabajo que nos hace mención de la importancia de las instituciones y sus políticas, así como el ambiente socio-cultural de sus agentes en los sistemas (nacionales) de innovación; llamada Economía Neoshumpeteriana.

Todas estas líneas de trabajo en conjunto nos llevan a tener un conocimiento más amplio de las competencias que se van presentando con el paso del tiempo en los diferentes territorios. Y esto mismo es lo que nos lleva a las regiones inteligentes que tienen el aprendizaje colectivo a favor de las industrias, articulando el conocimiento con el territorio, tanto de las culturas, gustos, tradiciones, diversidad de climas, etc. Facilitando la cooperación en la solución de los problemas comunes y

¹ Ingeniería Industrial, maestrante de Estudios Sustentables Regionales y Metropolitanos

enfrentando la incertidumbre y la necesidad de coordinación misma que se deriva de la complejidad existente entre los mismos individuos y sociedades. Pero ante todo esto no hay que olvidar que la competitividad sigue latente aun cuando haya cooperación entre los integrantes de los diversos sistemas productivos.

Siempre que se tienen los factores a favor, es decir, que cumplen en medida con las necesidades del sistema productivo y lo ayudan a ser más eficiente, podemos decir que seremos partícipes en la integración de los competidores del ramo. Pero no hay que olvidar que parte de este logro se tiene en la diversificación del mercado y en algo muy importante, la aglomeración de las industrias en el territorio; ya que esto ocasiona menor costo en el transporte, menor tiempo del mismo y por ende mayor ganancia cumpliendo con los requerimientos del cliente que se tiene. Siendo más rápido el manejo de materias primas, producto terminado, dando como resultado un menor tiempo en la actividad comercial, lo que se refleja en la captación de mayor capital en menos tiempo.

Para poder cumplir con nuestros objetivos como productores de bienes o servicios que satisfacen alguna necesidad, debemos saber que los territorios naturales son aquellas porciones de superficie vírgenes en las que podemos realizar estudios para saber si es conveniente o no instalar nuestra empresa física y convertir las materias primas en productos que satisfagan alguna necesidad; así mismo debemos tener conocimiento de los territorios que solamente son productores (fabricadores) de bienes o servicios y que no tienen presencia permanente de individuos que pudieran consumir nuestro producto, pero que estarían dispuestos a fabricarlo (esto sería nuestra incorporación al territorio equipado).

Pero mayormente, debemos tener conocimiento de los territorios organizados; ya que son territorios ocupados por sociedades ya establecidas y cumplen tanto con el territorio natural como con el equipado, es decir, al estar organizados tienen tanto el área geográfica como la mano de obra que nos permitirían emprender la empresa que requerimos en función de las tradiciones y necesidades que mencionábamos anteriormente.

Con la permanencia en el tiempo de dichos asentamientos organizados, donde se tiene una vida en común por parte de sus individuos y sobre todo que se tienen servicios colectivos, podemos decir que ya tenemos una ciudad. Y debemos entender que la ciudad está en el territorio pero no de otra manera, ya que no hay ciudad sin territorio, aunque podemos tener un territorio sin ciudad.

Con el tiempo se han fragmentado o han crecido las ciudades, esto por problemas políticos, guerras o hasta por la poca perduración en el tiempo del asentamiento de personas. Pero con todo esto se debe tener en mente que el territorio sin ciudad o con ciudad es importante para el cumplimiento de las actividades productivas con diferentes fines, pero entre ellos satisfacer las necesidades individuales y colectivas, guiadas por tradiciones o culturas de las sociedades.

Así como hemos mencionado, los aspectos determinantes para el espacio económico son aquéllos en los que intervienen las relaciones sociales de los individuos, sus tradiciones, su cultura y la manera de regirse políticamente. Esto con relación a la mano de obra, al trabajo que se debe realizar. Porque aunado a esto se tiene el capital, la cantidad de inversión económica o inmueble (que también es económica) para poder realizar el sistema productivo deseado y así satisfacer las necesidades específicas del emprendedor.

¿Cuáles son los determinantes del espacio económico que se tienen en la construcción del tren interurbano México-Toluca?

Para este proyecto, que comienza con el problema de movilidad entre la Ciudad de México y el municipio de Toluca, tenemos que los factores imperantes son la demografía y la cultura que impera en ambos puntos.

Por un lado, el recorrido del tren interurbano México-Toluca que tiene un recorrido de 58 km de acuerdo a la SCT (2015), afectará a 6 municipios del Estado de México y a 2 delegaciones de la

¹ Ingeniería Industrial, maestrante de Estudios Sustentables Regionales y Metropolitanos

Ciudad de México. Por tanto la demografía de dichos lugares está muy ligada a los impactos que tendrán tanto en su geografía, uso del suelo y sobre todo en su economía.

Siendo el otro factor la relación que hay entre los participantes demográficos que se mencionaron; estoy hablando del nivel económico, de la religión de cada zona, de la cultura en cada uno de los territorios que se verán afectados pero sobre todo en la competitividad que se tiene de cada uno con referencia a las posibilidades de crecimiento tanto económico como demográfico. Ya con esto podemos pensar que la población del territorio también acrecentará.

Las tendencias de crecimiento poblacional nos indican que los porcentajes no son acelerados (excepto en Santa Fe y en Metepec), pero la mancha urbana ha ido creciendo debido a asentamientos que en ocasiones no han sido politizados y no están contemplados en el plan de desarrollo de cada territorio.

Con esto, sus actividades económicas han ido cambiando, tanto con el tiempo como con la zona. Ahora bien, con el desarrollo de cada uno de estos territorios, los impactos que se tienen y los cambios de uso de suelo han ido variando también. Cabe mencionar que aquí lo importante es la manera con la que se han conseguido los objetivos, pues al tener mayor cantidad de individuos se tienen mayores problemas sociales, y cada región ha ido conteniendo estos problemas con diferentes medidas, todo de acuerdo a las políticas establecidas pero sobre todo a la cultura que se tiene, y aunque hablemos del mismo Estado, debemos entender que las tradiciones, la cultura, los niveles de economía y hasta el tipo de trabajo, es variable en todos los puntos.

Por tanto, el espacio económico en mi investigación son los factores que intervienen en las relaciones sociales de los individuos que habitan en cada uno de los municipios y delegaciones que se ven afectadas por el tren interurbano México-Toluca, esto debido a que son el factor que hará el cambio en todo lo que impactará en las relaciones de intercambio de mercancías, en la manera de producción, en el medio ambiente, en el uso del suelo, en las políticas y con el transcurso del tiempo hasta en la cultura que actualmente se tiene. Las tradiciones en las culturas suele perderse con el tiempo, pero este impacto ya será con muchos años a futuro.

¿Dónde se ubica en el espectro económico el proyecto de construcción del tren interurbano México-Toluca?

Para saber la ubicación de mi proyecto en el espectro económico, primero debemos analizar cada uno de los ejes horizontal y vertical de las tendencias izquierdistas o de derecha. Y mirando si las políticas son libertaristas o autoritaristas.

Comenzaremos analizando la política que rige el territorio de estudio; ya que él nos dirá en qué lugar podemos ubicar al proyecto en el espectro económico. Nuestra economía es capitalista, esto es, se deriva del uso de la propiedad privada como herramienta de producción para conseguir alguna ganancia, producto de ejecutar algún sistema productivo. Así que entenderemos que el territorio, o el capital o la maquinaria pertenecen a un particular dejando de ser comunitario cualquiera de estos factores. La mano de obra es “rentada o vendida” por parte de cualquier individuo que tenga la capacidad de ejercer el trabajo y así mismo que la empresa requiera de éste para su sistema productivo.

Por tanto, el bien o servicio que se produzca de la combinación de los particulares anteriores será particular también. Y será negociado con cierta ventaja para tener una ganancia. De esta manera el dueño o los socios podrán invertir en materias primas y seguirán realizando un producto al que le seguirán ganado un margen de la inversión, permitiendo esto una acumulación de capital de manera incremental, pero de la misma manera y por otro lado, los individuos que no tengan la capacidad de realizar estas actividades quedarán desprovistos de los márgenes de ganancia y por tanto su economía se verá mermada, existiendo de esta manera la diferencia de clases: clase alta, clase media y clase baja, siendo esta última la perteneciente a la pobreza, en la cual no tienen las posibilidades para una especialización derivando esto en mínimas oportunidades de ser elegidos

¹ Ingeniería Industrial, maestrante de Estudios Sustentables Regionales y Metropolitanos

por las empresas para realizar un trabajo y por tanto queden con la falta del ingreso deseado para satisfacer las necesidades básicas suficientes para subsistir.

El proyecto de estudio que pretendo realizar pertenece a este tipo de economía, ya que el gobierno cedió el derecho a alguna empresa privada para la realización de la infraestructura y ésta tiene la necesidad de contratar a individuos de acuerdo a sus requerimientos.

Dicha empresa invertirá económicamente en todo el proceso productivo, teniendo ganancia durante la elaboración de la infraestructura necesaria. Posteriormente los dueños del medio de transporte (al principio el gobierno) tendrán su ganancia en el cobro del uso del medio de transporte.

Dentro del espectro económico se tiene la tendencia de izquierda, pero en el eje del libertarismo no acepta la propiedad privada como algo que debe predominar; así que el proyecto no entra en esta área del espectro.

En la tendencia del autoritarismo izquierdista, se hace mención a un nacionalismo extremo, esto quiere decir que definitivamente todo esto será perteneciente a la nación ya que ésta es la única base legítima para el Estado, lo cual tampoco ocurre en mi proyecto; ya que como lo comenté el gobierno solamente tiene la necesidad de construir dicha infraestructura pero cediendo a la propiedad privada dicha acción.

Lo que pienso es que el proyecto del tren interurbano México-Toluca tiene una parte de conservadurismo, ya que en algún momento la infraestructura será propiedad privada y entonces el goce de las ganancias, el acumulamiento de bienes económicos será para el o los dueños de dicho proyecto.

Pero al mismo tiempo tiene una parte de liberalismo, puesto que acepta un liberalismo progresista basado en el mutualismo entre el Estado y los particulares; significando esto que no tenemos establecido a ciencia cierta cuál es nuestro lugar en el espectro económico porque permite que de manera individual deja acrecentar los bienes de algunos, pero deja de hacerlo con otros individuos.

Pero mientras pensemos que este proyecto está siendo llevado por el Estado con ayuda de la propiedad privada y que los resultados solo beneficiarán de manera parcial a todos los afectados, llámense mano de obra temporal, locatarios en la zonas de impacto o usuarios del producto final; y al mismo tiempo todo esto continúe acrecentando solamente el capital de la clase social alta y siga creciendo el nivel de vida para ellos, entonces podemos decir que dentro del espectro económico el proyecto se encuentra ubicado en un conservadurismo económico; ya que aquí lo importante es el capital y acepta la propiedad privada como manera de ejecutar las acciones necesarias para llevar a cabo las actividades económicas a nivel nacional, en este caso, afectando al proyecto del tren interurbano México-Toluca.

Conclusiones

Partiendo del concepto de territorio, que no es igual al de espacio económico; podemos determinar que los factores que determinan un tipo de economía son el capital y el trabajo, incluyendo al espacio económico como uno más, pero definiéndolo como la interacción de los operantes del trabajo, esto debe entenderse entonces como:

El territorio económico es un área geográfica en la que interviene el capital, el trabajo y las relaciones sociales de los individuos, este último es el espacio económico.

Las relaciones de los individuos accionarán la manera de ejecutar los sistemas productivos y mediante esta relación social se darán los territorios para poder establecer las zonas en las que se realizarán las operaciones de producción, traslado y consumo de los bienes o servicios.

Se puede determinar la competitividad de los territorios con base en la especialización de la mano de obra y con los factores ambientales y sociales que se tienen en los territorios donde se pretende ubicar la empresa.

¹ Ingeniería Industrial, maestrante de Estudios Sustentables Regionales y Metropolitanos

Por otro lado, los factores económicos del proyecto de estudio son aquéllos que intervienen en las relaciones sociales de los individuos que habitan en cada uno de los municipios y delegaciones que se ven afectadas por el tren interurbano México-Toluca, esto debido a que son el factor que hará el cambio en todo lo que impactará en las relaciones de intercambio de mercancías, en la manera de producción, en el medio ambiente, en el uso del suelo, en las políticas y con el transcurso del tiempo hasta en la cultura que actualmente se tiene.

Por último, con los conceptos que se mencionan sobre el espectro económico, podemos definir que se encuentra ubicado en un conservadurismo económico; ya que aquí lo importante es el capital y acepta la propiedad privada como manera de ejecutar las acciones necesarias para llevar a cabo las actividades económicas a nivel nacional, en este caso, afectando al proyecto del tren interurbano México-Toluca.

Bibliografía

- Anexo B Anteproyecto, Estudios de campo y viabilidad técnica tren interurbano México-Toluca, Dirección general de transporte ferroviario y multimodal (2015)
- Aspectos económicos de la gestión del espectro, Informe UIT-R SM.2012 (2012)
- El territorio en la globalización, Sergio Boisier (2001)
- Epistemología economía espacio/territorio: del individualismo al holismo, Daniel Colq Huelva(2004)
- Gráfico de Nolan, David Nolan (1969)
- INEGI 2000-2010
- La atraktividad económica de los territorios, Elies Furió Blasco (2006)